

Основні умови, які повинні по можливості забезпечуватися при виборі місця зупиночного пункту, зводяться до наступного: безпека руху основного потоку людей, що користуються даним маршрутом, мінімальні перешкоди для переважних напрямків транспортних потоків, скорочення відстані пішохідного підходу до основних об'єктів тяжіння.

Від правильного розміщення зупиночних пунктів залежить не тільки відстань пішохідних підходів і зручність пересадок, а отже, і загальна витрата часу пасажирів на пересування, але й швидкості руху транспортних засобів (експлуатаційна і швидкість сполучення).

Аналіз методів визначення місця розташування зупиночного пункту міського пасажирського транспорту на транспортній мережі показав, що всі вони визначаються для одного маршруту окремого виду транспорту. При цьому не достатньо визначена оптимальна довжина перегону для різних видів транспорту та їх режимів руху.

## **РОЗМІЩЕННЯ РОЗПОДІЛЬЧИХ ЦЕНТРІВ ПРИ РОЗВІЗНО-ЗБІРНИХ МАРШРУТАХ**

*Гнусіна К.В.*

*Науковий керівник – Сасько Я.В., канд. техн. наук, доцент*

Попит на вантажні перевезення визначається динамікою та структурою змін об'ємів виробництва у країні, а також платіжною спроможністю підприємств та організацій всіх галузей економіки. Враховуючи специфіку автомобільного транспорту, важливою проблемою є організація його взаємодії з іншими видами транспорту в транспортних вузлах. На автомобільний транспорт лягає значний об'єм завою-вивозу вантажів, відправляємих маленькими відправками й обслуговування клієнтури, що не має інших транспортних комунікацій, крім автомобільних доріг.

Організація перевезень вантажів полягає у встановленні порядку: підготовки і виконання перевезень, управління, обліку та контролю, системи документообігу, системи розрахунків за перевезення вантажів та інше.

Від рівня організації перевезень залежить якість перевізного процесу, схоронність вантажів, своєчасність та економічність перевезень, зручність використання системи перевезень.

Різновидом кільцевих маршрутів є розвізні маршрути. Розвізно-збірними маршрутами називають такі маршрути на яких виконується в одному або декількох пунктах, як навантаження, так й розвантаження транспортного засобу одночасно. Їх потрібно формувати виходячи з

схеми розміщення пунктів навантаження та розвантаження, довжини між ними, строку поставки, а також враховуючи те, що при підборі пунктів у маршрут повинна як можна більше використана вантажопід'ємність транспортного засобу. Задача вибору оптимального варіанту розміщення розподільчого центру ставиться і вирішується тільки у тому випадку коли на визначеній території мається декілька споживачів матеріального потоку. Необхідною і достатньою умовою можливості використання логістичного методу є наявність потокового процесу і деяка системна цілісність об'єкта.

## **АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ МАРШРУТІВ**

*Джигалиук М.В.*

*Науковий керівник – Сенько Я.В., канд. техн. наук, доцент*

Вже на ранніх етапах розвитку людини суспільні відносини вимагали об'єднання людей в часі і просторі для ефективного здійснення процесів виробництва, споживання матеріальних і культурних цінностей, наукової і суспільно-політичної, військової, навчальної, а також іншої діяльності. Згодом територіальне розширення населених пунктів вступило в протиріччя з необхідністю швидкого переміщення людей від місця проживання до місця тимчасового перебування. Рішенням цього протиріччя став міський пасажирський транспорт.

Міський пасажирський транспорт є одним з важливих чинників, що забезпечують життєздатність міста, ефективність і нормальне функціонування, об'єднуючи розрізнені частини міста в єдиний складний організм. Пасажирський транспорт є важливою складовою частиною виробничої інфраструктури міста. Його стійке й ефективне функціонування є необхідною умовою стабілізації і підйому економіки міста, структурної перебудови, забезпечення цілісності, поліпшення умов і рівня життя населення.

Теперішній стан маршрутної мережі м. Харкова дає можливість провести аналіз роботи організованих маршрутів, а також проаналізувати ефективність і доцільність працюючих в реальних умовах маршрутів.

Обстеження обраних маршрутів, а саме 55, 152, 304 та 305 маршрутів, було проведено з метою дослідити скільки насправді хвилин витрачається на простій транспортних засобів при здійсненні посадки – висадки пасажирів на проміжних зупиночних пунктах, а також від чого саме залежить цей час і яку частку займає від величини часу оберт.